

**EFFECTIVIDAD DE UNA ESTRATEGIA, BASADA EN MEDIOS DE
COMUNICACIÓN, ORIENTADA A LA EDUCACIÓN VIAL EN ESTUDIANTES
DE UNA INSTITUCIÓN EDUCATIVA DEL MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO**

Presentado por:

EDGAR VALENZUELA ROMERO

Para optar por el título de:

Comunicador Social

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y DISTANCIA UNAD CEAD ACACIAS

ESCUELA DE CIENCIAS ARTES Y HUMANIDADES

COLOMBIA

2014

**EFFECTIVIDAD DE UNA ESTRATEGIA, BASADA EN MEDIOS DE
COMUNICACIÓN, ORIENTADA A LA EDUCACIÓN VIAL EN ESTUDIANTES
DE UNA INSTITUCIÓN EDUCATIVA DEL MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO**

Presentado por

EDGAR VALENZUELA ROMERO

Director de la Opción de grado

DR. RICARDO ALBERTO BEDOYA

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y DISTANCIA UNAD CEAD ACACIAS

ESCUELA DE CIENCIAS ARTES Y HUMANIDADES

COLOMBIA

2014

CONTENIDO

	Página
INTRODUCCIÓN	8
1. EL PROBLEMA	
1.1 Planteamiento del problema	10
1.2 Formulación del problema	11
1.3 Justificación	11
1.4 Objetivo	13
1.4.1 Objetivo general	13
1.4.2 Objetivos Específicos	14
2. MARCO TEÓRICO	15
2.1 Fundamentos	15
2.2 Bases teóricas	20
2.2.1 Educación vial	20
2.3 Marco jurídico	28
3. METODOLOGÍA	
3.1 Tipo de investigación	31
3.2 Diseño	31
3.3 Población	32
3.4 Muestra.	32
3.5 Técnicas e instrumentos	32
3.6 Técnicas de análisis de la información	33
3.7 Fases de la Investigación	33
4. RESULTADOS	
4.1 Resultados de la pre-prueba	35
4.2 Estrategia de intervención	39
4.3 Resultados de la post-prueba	40
CONCLUSIONES	48
REFERENCIAS	51
Anexos imágenes talleres 1-2-3-4, textos mensajes, imagen video.	55

TABLAS

Tabla 1 género	36
Tabla 2 Edad	37
Tabla 3 conduce	37
Tabla 4 Tipo De vehículo	37
Tabla 5 ¿Con quién vive?	37
Tabla 6 ¿Cuántas veces se ha accidentado?	38
Tabla 9 Tipos de accidentes	39

Post- prueba

Tablas y graficas

Tabla 1. Grafica 1	41
Tabla 2. Grafica 2	42
Tabla 3. Grafica 3	42
Tabla 4. Grafica 4	43
Tabla 5. Grafica 5	43
Tabla 6. Grafica 6	44
Tabla 7. Grafica 7	44
Tabla 8. Grafica 8	45
Tabla 9. Grafica 9	46
Tabla 10. Grafica 10	46

RESUMEN

El presente trabajo de investigación se centra en valorar la efectividad de una estrategia, basada en medios de comunicación, para promover la educación vial en estudiantes de secundaria. Entre las razones que llevaron al autor a tomar la decisión de realizar el estudio, están las estadísticas sobre accidentalidad en el departamento de Meta emitidas por diferentes entidades, las cuales muestran no solo la cantidad de accidentes de tránsito en las vías del Departamento su capital, lo cual hace pensar que entre las razones de estos accidentes está la falta de educación vial en algunos ciudadanos, independientemente de su situación socioeconómica, edad o nivel de formación.

El objetivo del estudio fue determinar la efectividad de una estrategia de intervención basada en medios de comunicación, para la educación vial en estudiantes de una Institución Educativa del municipio de Villavicencio, para lo cual se valoró el conocimiento sobre educación vial y el comportamiento de los estudiantes en las vías públicas, frente al acatamiento y utilización de las normas preventivas y de seguridad, y que motiven a la disminución de la accidentalidad, además de buscar que los conocimientos adquiridos se multipliquen en el entorno familiar.

La población estuvo conformada por estudiantes de secundaria de una Institución Educativa de Villavicencio, de la cual se extrajo una muestra intencional integrada por 114 estudiantes de los grados 10 y 11 de esta Institución Educativa. El estudio fue de tipo exploratorio descriptivo con diseño pre-experimental, conforme a los siguientes momentos o etapas: pre-prueba – intervención – post-prueba – producción de mensajes radiales.

Los resultados de la pre-prueba dejaron ver la necesidad de promover en los estudiantes conocimientos básicos sobre seguridad vial. La intervención consistió en la realización de cuatro talleres, donde se abordaron temas relacionados con la educación vial, como algunos términos de las normas de tránsito y seguridad vial. Finalmente, los resultados de la post-prueba mostraron los avances en el conocimiento sobre la seguridad vial alcanzado por los estudiantes, para así determinar qué tan efectiva fue la estrategia de intervención implementada. Resultados que se detallan a través del análisis de las tablas y figuras que corresponden con cada uno los puntos de estudio articulados a la metodología de investigación.

Palabras clave: educación vial, seguridad vial, comunicación, medios de comunicación.

ABSTRACT

This research is focused on evaluating the effectiveness of a strategy based on media to promote driver education in high school students. Among the reasons that led the author to make the decision to conduct the study, are the statistics on accidents in the department of Meta issued by different entities, which show not only the number of traffic accidents on the roads of the Department, which suggests that among the reasons for these accidents is the lack of driver education on some citizens, regardless of socioeconomic status, age or level of education.

The objective of the study was to determine the effectiveness of an intervention strategy based media for driver education students in an educational institution of the municipality of Villavicencio, for which knowledge of road safety education and student

behavior was assessed on public roads, compared to compliance and use of preventive and safety standards, and that encourage the reduction of accidents, and seek to multiply the knowledge acquired in the family.

The population consisted of high school students in an educational institution of Villavicencio, from which a purposive sample comprised 114 students in grades 10 and 11 of this educational institution was removed. The study was a descriptive exploratory pre-experimental design, in accordance with the following moments or stages: pretest - intervention - posttest - production of radio messages.

The results of the pretest stopped seeing the need to promote students basic knowledge on road safety. The intervention consisted of conducting four workshops where issues related to road safety, as some terms of traffic rules and road safety were addressed. Finally, the results of the post-test showed the advances in knowledge about road safety achieved by students in order to determine how effective the strategy-implemented intervention was. Detailed results by analyzing the tables and figures that correspond to each articulated study points to the research methodology.

Keywords: driver education road safety, communication media

INTRODUCCIÓN

La efectividad de una estrategia basada en medios de comunicación, orientada a la educación vial requiere un acercamiento y evaluación del nivel de conocimiento sobre educación vial, diseñar una propuesta de intervención basada en medios de comunicación, orientada al conocimiento sobre vía pública y seguridad vial e implementar la propuesta de intervención sobre educación vial.

La educación vial actúa como base para la seguridad vial, entendida como la forma de adquirir los conocimientos de normas y señales y como plataforma para consolidar las actitudes y valores que generen hábitos y comportamientos viales en las personas.

De acuerdo con datos suministrados a partir de un estudio del Banco Mundial hace recomendaciones para mejorar la situación. Hay más de 5.500 muertes y 41.000 heridos al año. La situación es reflejo de un fenómeno que se extiende por toda Latinoamérica, que muestra uno de los índices de siniestralidad vial más elevados del mundo: 19,2 muertes por cada 100,000 habitantes, más de tres veces la tasa de algunos países europeos, de acuerdo a expertos del Banco Mundial.

El dato anterior permite reflexionar debilidades del sistema de seguridad vial en Colombia, la falta de normas de seguridad para la infraestructura o la señalización, falta de control en cuanto al otorgamiento de licencias y la matrículas de los carros, fallas en la metodología de educación en seguridad vial o falta de coordinación en el manejo de la información sobre seguridad vial.

Los aspectos antes mencionados muestran un recorrido epistemológico y teórico científico que lleva a la reflexión y al análisis de una problemática que requiere y merece la

atención de entes y estamentos responsables de dicha situación y regulación de incidencia, resaltando la importancia de la comunicación como un proceso interdisciplinario que demarca una necesidad emergente de intervención que arroje resultados favorables en pro de una educación vial.

Por lo anterior se plantea esta investigación que pretende validar una estrategia de intervención para la educación vial, basada en el uso de los medios de comunicación. En tal sentido, la investigación se estructuró de la siguiente manera:

El Capítulo 1, denominado El Problema, se da cuenta del planteamiento del problema, la formulación del problema, la formulación de los objetivos, tanto general como específicos, así como también se expone la justificación del estudio.

El Capítulo 2 denominado Marco Referencial, presenta un resumen de las investigaciones preliminares que han estudiado el tema de interés de esta investigación, se profundizan las bases teóricas en las cuales se fundamenta el estudio y se hace una explicación del marco jurídico que sustenta el estudio.

En el Capítulo 3, denominado Metodología, se presentan los aspectos relacionados con el enfoque y tipo de investigación, diseño de investigación, población y muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad del instrumento, técnicas de análisis de datos, procedimiento de la información, las consideraciones ética.

Seguidamente, en el Capítulo 4, denominado Resultados de la investigación se presentan los aspectos relacionados con el análisis y discusión de resultados de la pre-prueba, post-prueba e intervención realizada.

Finalmente se plantan las conclusiones del estudio y las recomendaciones a que hay lugar.

1. EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema

Diariamente se puede observar en las vías y calles, para el caso de la ciudad de Villavicencio, la imprudencia y falta de respeto frente a las normas de tránsito, lo que podría deberse a la falta de claridad sobre el significado de las mismas, falta interés o simplemente se actúa pensando en cualquier tema, menos en lo que se vive o se debe tener en cuenta cuando una persona se moviliza por las vías.

Otro aspecto tiene que ver con los conductores de vehículos de servicio particular, público y otras alternativas de transporte ya que también en algunos casos, no solo se desatienden las normas sino que el descuido y la confianza en la conducción, permiten que se ocasionen los accidentes

No hay duda que los grandes desarrollos urbanísticos en las ciudades también sean factores de la accidentalidad, por la aplicación de la educación vial, sencillamente por las distancia que se deben recorrer lo que origina grandes velocidades que unidas la falta de una educación vial generalizada, ubican las ciudades en altos porcentajes de accidentes y de mortalidad, como el caso de Villavicencio que en el año 2012 ocupó el quinto puesto a nivel nacional, en ciudades capitales con referencia a los accidentes de tránsito, según el Fondo de Prevención Vial (2012).

El estudio realizado en el Colegio COFREM de Villavicencio jornada de la tarde, con estudiantes de los grados 10 y 11 muestra el desconocimiento en jóvenes entre los 13 y 18 años de las elementales normas de tránsito, la apatía en el cumplimiento por ejemplo, de

la normatividad durante el proceso de consecución de la Licencia de Conducción y el poco interés en una educación vial.

No hay casualidades en las cifras que arroja el estudio frente por ejemplo, a las formas y cómo se utilizan los sitios destinados al paso de los peatones, a pesar de existir en algunos sitios las llamadas Cebras. Algunos estudiantes manifiestan que los gobiernos también tienen responsabilidad en la falta de su utilización, pues no se realizan campañas de educación vial constantes además de no cumplirse la Ley 769 de agosto 2 /10 que en uno de sus artículos que refiere la obligatoriedad de que los centros educativos implementen la cátedra de educación vial.

1.2 Formulación del problema

¿Cómo contribuir a la educación vial mediante una estrategia basada en medios de comunicación, a estudiantes de una Institución Educativa del municipio de Villavicencio?

1.3 Justificación.

El presente trabajo está dirigido a determinar el estado en que se encuentra la Educación Vial en los estudiantes teniendo en cuenta las consecuencias que la falta de la misma puede traer a nivel social, observada en las estadísticas de accidentalidad en las que se promueve como causas de los siniestros el desconocimiento de las normas, la falta de responsabilidad de algunos conductores, la falta o poca capacidad de conducir, como se observa en datos estadísticos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, y procesadas por el Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, entre el primero de

enero y el 17 de septiembre del año 2013, muestra que murieron 3.859 personas en accidentes de tránsito y otras 14.306 se reportaron como lesionadas (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2013).

Cada uno de los accidentes presentados en el Colombia, generan incógnitas sobre el cómo, y por qué se presentó el hecho, además las personas implicadas en el accidente no cuentan con la asesoría pertinente, ni con profesionales idóneos en el campo, ya sea por su falta de experiencia o capacitación en la investigación de accidentes de tránsito y la aplicación de las diferentes normatividades.

Así, la educación vial es de vital importancia y debe asumirse como el resultado de acciones integrales imborrables, porque esta no es una instrucción separada, sino que todo su accionar se debe direccionar en razón de un ideal que beneficie el proceso personal y colectivo, formando no solo la comprensión de normas y estructura de tránsito, sino conveniencias, aptitudes y conductas, abiertas, por medio de principios sociales que ayuden a lograr mejor calidad de vida

Pero esa educación vial no se logra si no se tiene claro el concepto de la cultura vial, que involucra obtener conocimientos sobre lo que es la vía pública, tipologías y segmentos, los patrones de tránsito, movilidad y señalizaciones como garantías de una seguridad vial, componentes de riesgo, su razón y efectos (Camacho-Cabrera, 2009).

La educación vial busca que los ciudadanos conquisten conocimientos en la seguridad vial (es decir, tener claro las normas de circulación y señales de tráfico), que ayuden a minimizar componentes de riesgo (accidentes de tráfico) tomando así habilidades para el proceder de los ciudadanos como peatones o como conductores. La educación vial

concientiza mutuamente y especialmente a las nuevas generaciones sobre los procedimientos viales para que impulsen la convivencia, la tolerancia, la solidaridad, el respeto, la responsabilidad y favorezcan las relaciones humanas en la vía pública.

La educación vial debe construirse en el seno de las familias, en los centros de educación, profesorado, en la gente del común, las instituciones públicas privadas, del Estado y en general a todos los habitantes humanos de la tierra, con principios que embocen los componentes, que regulan la movilidad de las personas y la conducción de todo tipo de vehículos.

El cumplimiento de estos logros requiere como ya se ha referido, promocionar en todos los medios de comunicación incluidas las redes sociales del país, programas que revolucionen las actitudes de los ciudadanos destacándose, la necesidad de transformar la observación que se maneja dogmáticamente, desde hace varias décadas con la denominada concepción de error humano, ante la falta de una educación vial.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

Determinar la efectividad de una propuesta de intervención basada en medios de comunicación, para la educación vial en estudiantes de una Institución Educativa del municipio de Villavicencio

1.4.2 Objetivos Específicos

Evaluar el nivel de conocimiento sobre educación vial en los estudiantes de una Institución Educativa del municipio de Villavicencio.

Diseñar una propuesta de intervención basada en medios de comunicación, orientada al conocimiento sobre vía pública y seguridad vial en estudiantes de una Institución Educativa del municipio de Villavicencio.

Implementar la propuesta de intervención sobre educación vial, en estudiantes de una Institución Educativa del municipio de Villavicencio.

Validar la intervención, basada en medios de comunicación, para la educación vial en estudiantes de una Institución Educativa del municipio de Villavicencio

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Fundamentos

Los siguientes conceptos hacen parte de las diferentes investigaciones o estudios que en varias ciudades del mundo se han realizado, así como entidades y empresas que tienen también la preocupación sobre la accidentalidad vial, donde algunas de las consultas que han realizado, apuntan a concluir que la Educación Vial es un tema que tan solo en los últimos 6 años ha tomado importancia, y este concepto debe ser tenido muy presente por los organismos del Estado para tomar medidas que ayuden a mitigar este flagelo.

Familia y Seguridad Vial del Instituto de Seguridad vial de Argentina, hizo un estudio enfocado a “la educación vial” que permite a los niños afianzar su desarrollo personal y su propio bienestar. Nada mejor que la buena educación vial para favorecer su desarrollo, su salud y su calidad de vida, evitando los accidentes de tráfico.

Esta intervención educativa se fundamenta en la accidentalidad vial, reflejada por las estadísticas y su impacto en edades tempranas, que dejan sentir la importancia del problema y la necesidad de intervenir con carácter preventivo, para poder reducir al mínimo ese resultado negativo causante de la siniestralidad en más del 90% de los casos, concluyendo que cobrará más sentido la intervención educativa, si se realiza desde los primeros años de vida y se perpetúa a lo largo de la existencia.

La educación vial actúa como base para la seguridad vial, entendida no solamente como la forma de adquirir los conocimientos de normas y señales, sino también como

plataforma para poder consolidar las actitudes y valores que generen hábitos y comportamientos viales en las personas.

La educación vial es en definitiva una buena herramienta para nuestros hijos de cara a su protección, en aspectos relacionados con el tráfico y la circulación.

El Centro de Formación e Investigación líder en educación vial, según cifras consolidadas en los Sistemas de Información del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, y procesadas por el Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, entre el primero de enero y el 17 de septiembre del año 2013, muestra que murieron 3.859 personas en accidentes de tránsito y otras 14.306 se reportaron como lesionadas.

De acuerdo al informe, en las lesiones fatales, el grupo de edad más afectado es el que está entre los 20 y 24 años, y entre las circunstancias más relevantes están el exceso de velocidad y la violación a normas de tránsito.

También argumenta que de los departamentos en donde ocurrieron los hechos, el Valle del Cauca ocupó el primer lugar con 519 registros, seguido de Antioquia con 457 casos. En el tercer, cuarto y quinto lugar están Bogotá con 367, Cundinamarca con 248 y Santander con 215 respectivamente.

Cada uno de los accidentes presentados en el Colombia, generan incógnitas sobre el cómo, y por qué se presentó el hecho, además las personas implicadas en el accidente no cuentan con la asesoría pertinente, ni con los profesionales idóneos en el campo, ya sea por su falta de experiencia o capacitación en un tema tan complejo como la investigación de accidentes de tránsito y la aplicación de las diferentes normas respecto al tema en mención.

Otros estudios realizados a nivel mundial definen algunas de las causas que originan esta situación en todo el mundo entre ellas, la conducción hablando por celulares, los excesos de velocidad, el alcoholismo, la imprudencia y la falta de una educación vial.

Para nadie es un secreto que los traumatismos por accidentes de tránsito, siguen siendo un problema mundial, regional y nacional para de salud pública.

Aunque en muchos países se están dando pasos para aumentar la seguridad vial, todavía queda mucho por hacer para detener o invertir la tendencia creciente en el número de víctimas mortales por causa del tránsito .

Un estudio del Banco Mundial hace recomendaciones para mejorar la situación. Hay más de 5.500 muertes y 41.000 heridos al año. La situación es reflejo de un fenómeno que se extiende por toda Latinoamérica, que muestra uno de los índices de siniestralidad vial más elevados del mundo: 19,2 muertes por cada 100,000 habitantes, más de tres veces la tasa de algunos países europeos, de acuerdo a expertos del Banco Mundial.

El estudio destaca entre otras debilidades del sistema de seguridad vial en Colombia, la falta de normas de seguridad para la infraestructura o la señalización, falta de control en cuanto al otorgamiento de licencias y la matrículas de los carros, fallas en la metodología de educación en seguridad vial o falta de coordinación en el manejo de la información sobre seguridad vial.

La principal recomendación del estudio del Banco Mundial es la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial que sea independiente y que responda a una clara política de Estado. La nueva entidad, propone que el estudio, debería tener suficiente autonomía para tomar acciones directas en los aspectos relacionado

En el Perú más del 91% de las muertes en accidentes de tránsito suceden en los sectores de bajos y medianos recursos económicos y las consecuencias son las mismas, algunos casos excepcionales refieren la educación vial como otro factor que origina estas situaciones, se evidencia también que el porcentaje más alto es el factor humano y solo el 0.3% obedecen a factores viales más el vehículo.

La compañía en su Volvo, durante el lanzamiento de la FADEEAC en la segunda edición del Premio Volvo de Seguridad en la Tránsito (PVST), Gustavo Cejas, gerente de Marketing y Comunicaciones, expresó:

Los vehículos se han hecho para transportar personas y no son un complemento de la personalidad de los ciudadanos, no entender esto es uno de los principales problemas que presenta el tránsito hoy en día. Cuando un conductor sube a un vehículo, adopta una segunda personalidad, tomando como propios los atributos del vehículo, es un fenómeno social, bastante estudiado y por lo tanto el comportamiento socio-cultural de los conductores debería ser un tema fundamental en cualquier estudio relacionado con el tránsito.

Los vehículos se han hecho para transportar personas, y no son un complemento de la personalidad de los ciudadanos, no entender esto es uno de los principales problemas que presenta el tránsito hoy día. Cuando un conductor sube a un vehículo, adopta una segunda personalidad, tomando como propios los atributos del vehículo, es un fenómeno social, bastante estudiado y por lo tanto el comportamiento socio-cultural de los conductores debería ser un tema fundamental en cualquier estudio relacionado con el tránsito

Los estudios sobre seguridad vial, destacan que a finales de la década de los años '90 hubo un promedio de 200.000 a 300.000 muertos en todo el mundo a causa de accidentes de tránsito, cifra que se elevaría a dos millones en 2020 “si no se hace nada” en esta materia.

Otros estudios que se han realizado por ejemplo, refieren las Características de los accidentes de tránsito ocurridos en el periodo 2008- 2013. Autores Pablo Herrán, Alexa Johana Montenegro, Yeini Carolina. Tesis de grado UNAD

Factores Psicológicos Asociados a accidentes de Tránsito en el municipio de Vistahermosa Meta. Mayo 8 de 2013. Autores: Sánchez Triviño Luz Ángela Álzate Ramírez, Tesis de grado UNAD

Secuelas Psicológicas y físicas en personas involucradas en accidentes de tránsito en Acacias Meta. Octubre 31 de 2013 Autores. Sandra Milena Moreno, Sandra Yamile Díaz Tapias Tesis de grado UNAD

Percepción del riesgo en conductores frente a accidentes de tránsito en Villavicencio abril 2013, Autores. Orrego Restrepo, John Edwin Tesis de grado UNAD

2.2 Bases Teóricas

2.2.1 Educación vial

Antes de hacer referencia a la educación vial, es necesario abordar el concepto de seguridad. Según la Real Academia Española de la Lengua (RAE), se puede definir la seguridad como la cualidad de estar libre y exento de todo peligro, daño o riesgo, lo cual hace referencia también a la seguridad vial, es decir, la seguridad en el momento de desarrollar la actividad de manejo o conducción por la vía pública teniendo en cuenta la cantidad de variables y factores que intervienen. Por lo tanto, desde un punto de vista técnico se puede definir seguridad vial como la no producción de accidentes (Boyano, 2009).

Uno de los objetivos de la educación vial es la formación de los usuarios de las vías en cuanto al aprendizaje de cómo comportarse o conducirse de manera correcta y responsable, teniendo en consideración a los demás usuarios, respetando las normas, señales y reglas de circulación y utilizando los medios de que se disponen para mejorar la seguridad (Boyano, 2009). A esta parte importante de la educación vial –aunque no la única –se le denomina seguridad vial

Así entonces, la educación vial se puede definir como el aprendizaje de conocimientos, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras, que permitan a los usuarios de la vía dar una respuesta adecuada (segura y fluida), en las distintas situaciones de tráfico en las que se puedan ver inmersos, ya sea como peatón, pasajero/a o conductor.

En la obra clásica de Watzlawick, Beavin y Jackson, Teoría de la comunicación humana (1971), se hace hincapié en estos principios básicos del sistema. La totalidad se explica afirmando que “cada una de las partes de un sistema está relacionada de tal modo con las otras que un cambio en una de ellas provoca un cambio en todas las demás y en el sistema total”. Bateson y Ruesch (1984, p. 13) afirman que la comunicación es la matriz en la que se encajan todas las actividades humanas” (Watzlawick et. al., 1971, p. 120). Paul Watzlawick, Psicología: No se puede no comunicar. Estados Unidos 1960-1980 (aún hoy la escuela de Palo Alto desarrolla algunos trabajos). Disciplinas y áreas de estudio: Psicología, antropología, sociología, biología, zoología.

Para Manuel Martín Serrano y otros, la comunicación desde el punto de vista de la evolución de la vida, es una forma de comportamiento que se sirve de actos expresivos en vez de actos ejecutivos, o si se quiere, un procedimiento entre otros posibles, para lograr algo, cuando el logro tiene que alcanzarse en el marco de un sistema de interacción

Además, hay una estrecha relación existente entre comunicación, desarrollo y cambio social que constituyen un espacio de reflexión académica desde el cual se promueve el desarrollo de actividades humanas, que impacten la realidad social con miras al fomento de mejoras en la calidad de vida desde la reflexión y análisis interdisciplinario, que busca brindar solución o gestionar la comprensión y transformación de problemáticas contemporáneas. A su vez mantiene la intención de promover y agenciar la autodeterminación de los diversos actores sociales y comunidades que en su camino han ido forjando alternativas particulares de desarrollo que desde lo local propenden por mantener su autonomía y diversidad.

Desde este punto de vista, y como se plantea en el congreso internacional de comunicación social para la paz, se da el “reconocimiento de la comunicación como proceso dialógico y participativo (Bordenave, 1996; Alfaro, 1990; Gumucio, 2004; Servaes, 2007) que permite recuperar la memoria histórica, construir o reconstruir el tejido social, fortalecer la esfera pública de intereses colectivos, generar prácticas de reconocimiento e inclusión, formar sujetos políticos, fortalecer las ciudadanías y la democracia, visibilizar conflictos y discursos de los excluidos; entre otros aspectos necesarios para la transformación de realidades que evidencian altos niveles de inequidad y desigualdad social. Así como pensar en las posibilidades de transformación de las realidades sociales en busca de condiciones de justicia, bienestar, dignidad y convivencia, en el marco de los derechos humanos, a partir del concepto de cambio social (Smith, 1976).

De tal manera, La comunicación para el cambio social es participativa, además se define como “la apuesta cultural de cambio, se requiere legitimar y promover una actitud frente a la vida asumiendo: el desarrollo como meta personal y colectiva; una mirada común: gestando una identidad comunicativa que mire al futuro; un estilo de actuación basándose en el diálogo y la concertación” (Calandria: 2005), jugando un papel ponderante de participación para la construcción de cambio desde sus diferentes formas y escenarios sociales que constituyan un modelo de cultura.

En la comunicación para el cambio social Clemencia Rodríguez, apuesta superar la comunicación vertical y darle un rol más activo a los sujetos, y lejos de trabajar en beneficio del mercado en la promoción de servicios y productos, se pretende alcanzar el desarrollo mediante el cambio de actitudes, conductas y creencias que impide el desarrollo humano. Se trata de construir significado a “partir de un proceso de socialización, a partir

del cual media, reelabora y re significa el sentido de su vida y de los mensajes y de los estímulos que percibe”. (Rodríguez, Obregón y Vega: 2002).

La comunicación se utiliza en el comportamiento social de los hombres y de los animales como un instrumento para el ajuste de la interacción, pero, además, como un evaluador de la propia interacción. En esta tarea la educación como espacios de formación para el desarrollo y el cambio social juegan un papel determinante, sobre el tema de la educación y la labor que desempeñan las escuelas John Dewey afirma: la neutralidad en la escuela es (un efecto social) sutil e indirecto, pues ni los profesores saben muy bien lo que hacen ni los alumnos saben muy bien lo que les están haciendo. Podría sentirse como ayuda de atención y una invitación a asumir de manera responsable y activa un papel de cambio de las condiciones que afectan a la sociedad y en la cual las instituciones son participes.

De acuerdo con un informe que elaboró para la UNESCO la comisión Internacional sobre la Educación para el Siglo XXI presidida por Jacques Delors, el cual comienza planteando que frente a los desafíos actuales la educación constituye un “instrumento indispensable” para que la humanidad pueda progresar hacia los ideales de paz, libertad y justicia social, enfrentando y superando las tensiones; (a entre lo mundial y lo local; b) entre lo universal y lo singular; c) entre el largo y el corto plazo d) entre competencia e igualdad de oportunidades; e) entre desarrollo de los conocimientos y el acceso a la información y las capacidades de asimilación del ser humano.

Sobre el Dewey, afirma que el problema no reside en si las escuelas deben participar en la formación de una nueva sociedad sino en si deben hacerlo ciega e irresponsablemente o empleando toda la inteligencia con la mayor valentía y responsabilidad posibles”, es el

momento de pensar es el estado histórico situacional por cual atraviesa la sociedad y las diferentes problemáticas que la aquejan en la cual todos hemos contribuido pero de igual manera podemos aportar a su transformación para el cambio, la educación ,la formación y el cambio social se pueden pensar como efectos pero también como ejes de cambio del problema que se analiza y que ocupa al investigador, desde este sentido, la educación vial debe ser una herramienta que apoyada en la comunicación y los entes y actores responsables de su difusión pueden utilizar y dinamizar para lograr lo propuesto.

Es importante reflexionar sobre el planteamiento de Dewey cuando afirma que “la sociedad está en un proceso de cambio ..., implicando de manera directa y determinante la educación con participación de la escuela como actor decisivo que genera y desencadena las fuerzas que provocan los cambios sociales e integran más a la escuela con la vida social”, por tal razón se debe involucrar a todos los actores y en cabeza “los educadores, quienes pueden seleccionar las nuevas fuerzas culturales, tecnológicas y científicas y sus proyecciones para prever posibles resultados y determinar que la escuela se una a tales fuerzas”, logrando apoyo para el desarrollo comunitario implicando una acción social sinérgica.

Cabe resaltar que “el construir desde América Latina, un nuevo paradigma educativo, supone hacer una opción epistemológica que permita pensar los desafíos globales desde “Nuestra América” (José Martí), recuperando de la “Visión de los vencidos” (Leopoldo Zea), la fuerza que emerge de un continente “infinito para la creación” (J. María Arguedas), donde el “realismo mágico es parte de la cotidianeidad” (G. García Márquez) y que tiene la posibilidad de imaginar un proyecto de sociedad que no sea “ni calco ni copia, sino creación heroica” (J. Carlos Mariátegui).

“En definitiva, una ruptura epistemológica y una afirmación política que suponga “optar por el pueblo como sujeto” (J. Luis Rebellato), capaz de construir “la historia como posibilidad... porque no somos simplemente objetos de la historia, sino igualmente sus sujetos” (Paulo Freire). Una ética solidaria, un nuevo mundo posible, en el actual contexto, sólo tiene sentido y viabilidad, desde los excluidos quienes podrían asumir “la responsabilidad planetaria orientada no a la supervivencia de la especie, sino a la consecución de una vida realmente humana, radicalizando la democracia en la sociedad mundial” (A. Ibáñez).

En este cambio, la relación entre educación y cambio social y la importancia de una acción ético-política y pedagógica coherente, son una exigencia teórico-práctica decisiva que debe orientar a la construcción de un cambio coherente con una sociedad cambiante y emergente, manteniendo la convicción de que el cambio es posible, debe ser una educación para el desarrollo humano y el crecimiento y el desarrollo de social y comunitario.

Desde este contexto, el desarrollo comunitario permite una intervención en el propio medio a partir de una acción conjunta por un objetivo común que requiere, como afirma Marchioni, ... que todos se implicasen, se contase con las personas a las que iba dirigida su acción: “pienso que hoy existe un gran vacío o un gran ‘gap’ (bache-hueco) entre finalidades declaradas (en leyes, programas, proyectos de intervención social) y realidad de la intervención, entre principios inspiradores y organización concreta de la intervención, organización del trabajo, métodos y técnica” (Marco Marchioni, 1987: 53). Por otro lado, el desarrollo, en tanto que proceso de organización requiere que las personas adquieran aptitudes para el trabajo en grupo y para la convivencia, formando personas con talante

dialogante, respetuoso con los demás, democrático, tolerante, pluralista, con visión de progreso, optimistas y solidarios.

El desarrollo, como acción comunitaria, demanda la participación responsable y activa de la población, apoyándose, en consecuencia, en la educación como medio para capacitar a esa población (Cervera, 1974, 637) a la educación para el desarrollo local que facilita la promoción individual y social de los miembros de la comunidad cabe incluirla en el ámbito de la educación social. Implica un cambio de valores, de actitudes, de conductas o de mentalidad, en la persona que interactúa con otros individuos o con otros grupos, permitiendo el desarrollo individual de cada uno de los miembros comunitarios (Malassis, 1975), hacia su realización más plena como persona.

Un proceso esencialmente dinámico de comunicación entre dos o más seres que pretende el perfeccionamiento del individuo como persona y busca la inserción activa y consciente del ser personal en la mejora del mundo social (Ferrandez y Sarramona, 1976, 21-22). Así, se puede definir la educación para el desarrollo local como el proceso de aprender a mejorar las condiciones de vida de la comunidad, en este sentido, se puede afirmar que la educación es un medio para alcanzar el desarrollo local y orientar las múltiples actividades de la vida social hacia metas que aseguren una existencia más próspera y feliz (Ware, 1979, 90).

En general, educar para el desarrollo, incluyendo en éste la modalidad concreta de desarrollo local, no es solamente hacer del hombre un individuo mejor, es también situarlo en el contexto de una conciencia colectiva que le conduce a un encuentro extraterritorial y extra cultural, tomando a la humanidad como punto de convergencia del proceso de

perfeccionamiento individual (Escotet, 1986), abriendo a cada sujeto, miembro de la comunidad "nuevas vías y nuevas posibilidades" (ROY, 1992, 10) de crecimiento personal. En el desarrollo de una comunidad, igual que en el desarrollo de un ser vivo, todas las potencialidades del individuo se activan de tal manera que se ven afectadas por profundas modificaciones a lo largo del proceso y sus capacidades y actitudes crecen, mejorando al sujeto. En este sentido, el desarrollo local es la vía de perfección que el ser humano despliega en su comunidad.

Louis Malassis (1975, 100) -"La educación es condición necesaria del desarrollo", Calvin (1992, 162) explica que la educación es la apuesta "por el desarrollo mediante la potenciación de los hombres y las mujeres en nuestros pueblos, mediante la incentivación de todas sus potencialidades como personas, es apostar sobre seguro, aunque esta apuesta sea larga, necesita constancia y tener un planteamiento claro y medido, tanto a corto, medio y largo plazo". La existencia de la educación -dirá Xabier Greffe (1990)- "permite el desarrollo; en tanto que su ausencia, lo inhibe. Un desarrollo integrado y auto sostenido se basa en la formulación y cualificación de sus recursos humanos" (Mayoral, 1992, 206).

Por otra parte, Gonzalo Vázquez dice que: "la educación no formal carece de la potencia suficiente para resolver problemas de desarrollo social o comunitario, o para constituirse en un enfoque de política alternativa a otras políticas tales como la agrícola, de transporte, de migración, laboral, etc. (aunque también es cierto que tiene un carácter complementario de estas y otras políticas). El carácter necesario pero insuficiente de la educación no formal para resolver problemas de formación puede advertirse en diversos campos: desarrollo agrario y rural (...). En cualquiera de estos campos podríamos comprobar que la resolución de los problemas exige el concurso de soluciones educativas y

formativas que tienen lugar principalmente fuera de la escuela, pero en ninguno de los casos la educación es autosuficiente para resolver un problema de subdesarrollo, de discriminación, de deterioro medioambiental... La planificación de acciones de educación no formal exige, en consecuencia, actuar según un enfoque sectorial por el que la educación entra a formar parte de las acciones integradas para la resolución de problemas sociales” (Sarramona y otros, 1998, 15).

Para Paulo Freire "Educación y Cambio" entiende que el educador es agente necesario para generar el proceso de cambio”, "El hombre es sujeto de su propia educación, no puede ser objeto de ella" o, dicho más sencillamente, “nadie educa a nadie". Todos tenemos una riqueza y una potencialidad que el educador debe contribuir a que emerja con fuerza. (Los Editores Buenos Aires, 2002). Solamente un ser que es capaz de emerger de su contexto, de "alejarse" de él para quedar con él; capaz de admirarlo para, objetivándolo, transformarlo, y transformándolo, saberse transformado por su propia creación; un ser que es y está siendo en el tiempo que es suyo, un ser histórico... solamente éste es capaz, por todo esto, de comprometerse.

La educación es una respuesta de la finitud de la infinitud. La educación es posible en el hombre, porque es inacabado y se sabe inacabado. Esto lo lleva a su perfección. La educación, por tanto, implica una búsqueda realizada por un sujeto que es el hombre, el hombre debe ser sujeto de su propia educación. No puede ser objeto de ella

Por otra parte, la búsqueda debe ser algo y debe traducirse en ser más: es una búsqueda permanente de sí mismo (yo no puedo pretender que mi hijo esté más en mi búsqueda que en la de él). Todo este mundo histórico-cultural, producto de la praxis

humana, se vuelve sobre el hombre condicionándolo. Creado por él, no puede el hombre, sin embargo, huir de él. No puede huir del condicionamiento de su propia producción. Como se dijo antes, no hay estabilidad de la estabilidad, ni cambio del cambio, sino estabilidad y cambio de algo.

Lo que se tiene que hacer, entonces, sería como lo dice Paul Legrand: “ayudar al hombre a organizar reflexivamente el pensamiento. Colocar, según este autor, un término nuevo entre el comprender y el actuar: el pensar. Hacerle sentir que es capaz de superar la vía predominantemente reflexiva. Si esto se hiciera, se estaría levándole a sustituir la captación mágica por una captación cada vez más crítica, y así, ayudándolo a asumir formas de acción también críticas, identificadas con el clima de la transición. Respondiendo a las exigencias de democratización fundamental, insertándose en el proceso histórico, lo que dará por resultado su renuncia al papel de mero objeto y su exigencia de ser lo que es por vocación: sujeto.

2.3 Marco Jurídico

La Constitución Política de Colombia, (Art. 24) contempla el derecho que tenemos para el desplazamiento libremente por todo el territorio nacional. Así mismo las instituciones del mismo Estado le da poderes para crear normas y reglamentaciones, que les permita controlar y regular los procedimientos, bajo condiciones equitativas y de seguridad para todos quienes en este caso tenemos incidencia en el tránsito y la movilidad

La principal de todas es la Ley 769 agosto 6 de 2002, Código Nacional de Tránsito, que rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas y vehículos por las vías públicas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito y la prestación de servicio público de transporte entre otras.

Ley 1383 marzo 16 de 2010 “por la cual se reforma la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones

Ley 1503 diciembre 29 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones como la realización de campañas de seguridad vial y competencias laborales para el sector transporte.

Ley 1702 diciembre 27 de 2013 por medio de la cual se crea la Agencia Nacional de seguridad Vial, como máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial en Colombia, actos administrativos que deben socializarse en forma masiva para que se conozcan los riesgos generales y específicos a que estamos sometidos los

ciudadanos si no las acatamos. Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016, según Organización Mundial de la salud OMS, definió entre el 2011 y 2020 como "La década para la acción" cuya finalidad es reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo.

3. METODOLOGÍA

3.1 Tipo de investigación

El estudio se basó en el enfoque cuantitativo teniendo en cuenta que se recurre a la medición estadística para hacer inferencia a partir de los resultados obtenidos en la pre-prueba y post-prueba. Asimismo, la investigación es de tipo exploratorio descriptivo (Hernández, Fernández y Baptista, 2006), debido a que se busca recoger conocimientos sobre acciones de rutina (en este caso con estudiantes) para conocer la realidad, componentes y sus cambios a través del análisis de conceptos, variables y sus conclusiones a partir de los datos obtenidos.

3.2 Diseño

En consideración a los conceptos definidos por Carlos Sabino (1999) en su texto El proceso de Investigación, este estudio es de diseño de campo, por cuanto se basa en informaciones obtenidas directamente de la realidad, mediante técnicas de recolección de testimonios como por ejemplo entrevistas, cuestionarios (pre-prueba- y post prueba), para lograr los objetivos planteados en el proceso de la presente investigación. Asimismo es de diseño pre – experimental, por cuanto se analiza una sola variable y prácticamente no existe ningún tipo de control, tampoco manipulación de la variable independiente ni se emplea grupo control para contrastar los resultados (Ávila, 2006). Este diseño es útil como primer

acercamiento al fenómeno estudiado en la realidad (Hernández, Fernández y Baptista, 2006).

3.3 Población

La población la constituyen los estudiantes de la Media, del Colegio COFREM de Villavicencio, con edades entre los 14 y 18 años.

3.4 Muestra

La muestra la conformaron 114 estudiantes de los grados antes señalado. Con estudiantes de los grados 10 y 11, de estratos 2, 3 y 4, con quienes desarrollan actividades que permitan el conocimiento de la situación de investigación.

3.5 Técnicas e instrumentos

La técnica empleada para la recolección de la información consistió en la observación mediante encuestas. Asimismo, se acudió al intercambio de experiencias directas en mesas de trabajo, ejercicios y exposiciones con conceptos personales, demostraciones apoyadas en conceptos, propuestas interiorizaciones de comportamientos y actitudes en las aulas, participación en programa radial con creación de mensajes preventivos y volantes informativos.

El instrumento empleado para determinar el nivel de educación vial de los estudiantes, consistió en una prueba escrita diseñada por el investigador, la cual consta de preguntas cerradas, con varias opciones de respuesta, en las que se emplearon imágenes alusivas a las señales de tránsito.

3.6 Técnicas de análisis de la información:

Para el procesamiento y análisis de la información se empleó el software estadístico SPSS versión 17. Los resultados del pre-test y pos-test se analizaron con la estadística descriptiva, empleando la frecuencia y presentando los datos mediante gráficas.

3.7 Fases de la Investigación

- **Planificación de la investigación:** Teniendo en cuenta el contexto situacional y las múltiples problemáticas que afectan a la sociedad del Municipio de Villavicencio se orienta un proceso de acercamiento a la comunidad que indique cuál es la situación problema que más afecta o amerita un proceso de investigación que conlleve al desarrollo de unos objetivos que cumplan con las condiciones de solución o identificación de la misma problemática, para ello el investigador se ubica en el Colegio COFREM del Municipio de Villavicencio ubicado sobre la calle 35 entre carreras 22 y 15, sobre la vía Cátama, que atiende estudiantes de estrato 2, 3 y 4. En esta etapa se hizo la selección de los 114 participantes mediante muestreo intencional.

- **Recolección de los datos:** esto se logró mediante la aplicación de la pre-prueba y post-prueba, como en el desarrollo de talleres para la difusión de conocimiento sobre la educación vial, normas de tránsito, definición de imágenes de señalización entre otras, como se detalla en los talleres 1, 2, 3 y 4.

- **Análisis de los datos:** los datos recolectados son observados a la luz de los aportes teóricos que fundamentan la investigación con los datos estadísticos que arroja la

información recolectada mediante las pruebas aplicadas y en los diferentes talleres realizados. La diversidad en el análisis de los datos: los resultados y el análisis estadístico permite corroborar el alto grado de accidentalidad que involucra el desconocimiento de las normas de conducción, la falta de empoderamiento de las normas viales, la disminución de la importancia que tiene para algunos estudiantes la formación en conducción a partir de instituciones encargadas en dicha formación y que se articulan con las normas del ministerio de transporte.

- ***Elaboración de informe:*** con base en los resultados obtenidos, se elabora el informe final, donde se expresan además las conclusiones y recomendaciones que se derivaron de este estudio.

4. RESULTADOS

El presente proyecto de investigación titulado “Efectividad de una estrategia de intervención, basada en medios de comunicación para la educación vial en estudiantes del municipio de Villavicencio” realizado en el Colegio COFREM, con actividades que permitieron analizar el conocimiento de estudiantes de los grados 10 y 11 jornada de la tarde, con respecto a la Educación Vial a través de talleres, donde inicialmente se hizo una inducción al tema y se dieron a conocer los objetivos de la actividad, seguidamente se procedió a ejecutar una pre-prueba.

4.1 Resultados de la pre-prueba

Se indaga en la muestra el género y la edad en grados 10 y 11 de la jornada de la tarde de la Institución Educativa “Colegio Cofrem” a partir de la aplicación de una encuesta con preguntas estructuradas, en el taller 1

Tabla 1: Género

Género	Porcentaje
Femenino	61
Masculino	53

El género femenino es superior al masculino con una diferencia del 6% ratificando así resultados de estadísticas del ICFES 2006-2009 sobre “Análisis de las diferencias de género de estudiantes colombianos en centros educativos,” debido a la mayor deserción del sistema educativo de hombres, (85 de cada 100 y 92 de cada 100 niñas que comienzan, terminan).

Tabla 2: Edad

Edad	Porcentaje
DE 14 a 16	80
DE 17 o más años	34

Tabla 3: Conduce

Conduce	Frecuencia
Diario	1
Alguna vez a la semana	2
Alguna vez a la mes	3
Alguna vez al año	4
No conduce	104

Tabla 4: Tipo De vehículo

Tipo de vehículo	Porcentaje
Moto	47
Bicicleta	12
Automóvil	7

Tabla 5: ¿Con quién vive?

¿Con quién vive?	Porcentaje
Madre	28
Madre -Padre	72
Tíos	6
Hermanos	1
Otro. ¿Cuál? Tías	6

Si generalizamos la encuesta se puede afirmar que los padres no estamos asumiendo los riesgos de entregar a nuestros hijos juguetes tan peligrosos, cuando no se cuenta con la experiencia y el conocimiento que se requiere.

Tabla 6: Si conduce, ¿dónde se capacitó?

Capacitación	Porcentaje
En una escuela	15
Solo	34
Familiar	10
Un amigo	25
Madre	6
Padre	31
Padraastro	1
Pareja	1

Para conocer acerca de dónde se capacitó se encuentra que: en una escuela el 15%, Solo 34%, Familiar 10%, Un amigo 25%, Madre 6%, Padre 31%, Padraastro 1%, Pareja 1%, permitiendo inferir la falta de cumplimiento de acuerdo con la norma de la instrucción y el aprendizaje de las normas y capacidades y habilidades para la conducción asegurando una buena educación para la seguridad vial y la disminución de accidentalidad.

Si bien, es conocido por lo que reza en la ley 769 (Código Nacional de Tránsito) que la Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 del Código.

La norma no se cumple, ya que solo el 15% se capacitó en una escuela y el 75% restante lo hace empíricamente, los mismos padres y familiares son cómplices ante el proceso: eso lo reflejan las cifras de la presente gráfica, donde el aprender solo o con el padre es el más relevante.

Tabla 8: ¿Cuántas veces se ha accidentado?

¿Con quién vive?	Porcentaje
Una	71
Entre dos y tres	19
Más de tres	10

El 71% solo se accidento una vez, frente al 10% de jóvenes que con tan corta edad ya ha generado más de tres veces accidentes. Son varios los motivos por cuales los jóvenes se accidentan:

Tendencia a adoptar comportamientos de riesgo como velocidades no permitidas, pericias, zigzaguo, conducción bajo efectos de alcohol- drogas, presión de los compañeros, adelantar por la derecha, no usar el casco o cinturón de seguridad.

Para el caso de Villavicencio, las cifras revelan, que los accidentes en los jóvenes son repetitivos.

Tabla 9 Tipos de accidentes

Tipos de accidentes	Porcentaje
Atropellamiento a peatón	14
Volcamiento	5
Colisión con otro vehículo	48
Choque con objeto inmóvil	33

Aunque no es clara la definición que tienen los estudiantes sobre los tipos de accidente debido a que para ellos es igual un choque que una colisión o atropellamiento, de todas maneras los índices permiten efectuar comparaciones.

Entre los cuatro tipos de accidente se destaca la colisión con otro vehículo con el 48%, choque con un objeto inmóvil el 33% y desafortunadamente atropellar a un peatón el 14%.

4.2 Estrategia de intervención

La intervención se cumplió mediante el desarrollo de cuatro (4) talleres, donde se dio a conocer la importancia de tener claro, conocer y respetar las elementales normas de tránsito, el significado de una vía pública su entorno y componentes, con participación masiva del estudiantado que conceptuaron sobre el tema, y que al final se convirtió en un espacio donde las preguntas y demás inquietudes sirvieron para ampliar los conocimientos la educación vial.

Toda la actividad estuvo apoyada a través de diapositivas como material didáctico, además del acompañamiento de los Licenciados (as) directores de cada curso. El proyecto también permite con los alumnos realizar una mesa de trabajo, simulando la emisión de un programa radial donde cada uno emitió un mensaje preventivo y de educación vial a los oyentes.

Es de aclarar que el trabajo realizado y los datos recogidos, son de responsabilidad del investigador de acuerdo a la metodología manteniendo la veracidad y responsabilidad en la información recolectada a partir de los instrumentos y técnicas de investigación, sin comprometer a la Facultad de la Universidad Nacional abierta y a Distancia UNAD, ni a la Escuela de Ciencias Sociales Artes y Humanidades.

4.3 Resultados de la post-prueba

POST PRUEBA

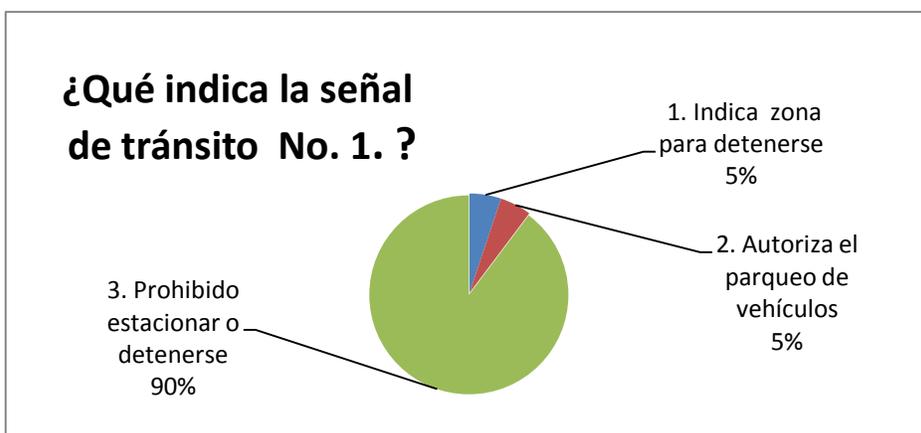
Objetivo específico: Implementar la propuesta de intervención sobre educación vial en estudiantes de una institución educativa del municipio de Villavicencio y validar la intervención basada en medios de comunicación para la educación vial en estudiantes de una institución educativa del municipio. Talleres con los grados 10 y 11 de la jornada de la tarde, donde se apreció un gran interés, por parte de los estudiantes en el aprendizaje de los significados de las señales de tránsito elementales que se presentan con imágenes en video beam.

Tabla 13 ¿Qué indica la señal de tránsito No 1?

IMAGEN No. 1.	
1. Indica zona para detenerse	4
2. Autoriza el parqueo de vehículos	4
3. Prohibido estacionar o detenerse	70



Gráfica 13 ¿Qué indican las siguientes señales de tránsito?



El 90% de los estudiantes conoce la señal reglamentaria, tiene una definición sobre

la prohibición, la implementación de las propuestas a través de las campañas sobre la educación vial genera resultados positivos.

IMAGEN No. 2.	
1. Huecos en la vía	1
2. Obreros en la vía	77
3. Zona de agua	



El 99% de los estudiantes identifica de forma adecuada la señal vial preventiva, como se mostró en el taller No. 2.

¿Qué indica la señal de tránsito No 2.?



IMAGEN No. 3	
1. Vía para carros pesados	8
2. Prohibido girar a la derecha	16
3. Desviación a la derecha	54



EL 69% de los estudiantes supero la prueba al identificar la señal preventiva que se caracteriza por su color de fondo, solo el 21 % continua en proceso

¿Qué indica la señal de tránsito No. 3 ?

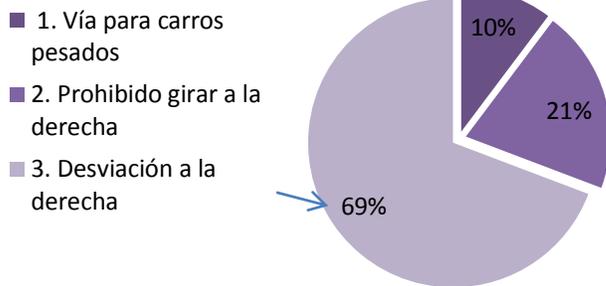


Imagen No. 4

- | | |
|------------------------------------|----|
| 1. Utilice estén sector para pasar | 6 |
| 2. Utilizar vestimenta negra | |
| 3. Peatones en la vía | 72 |

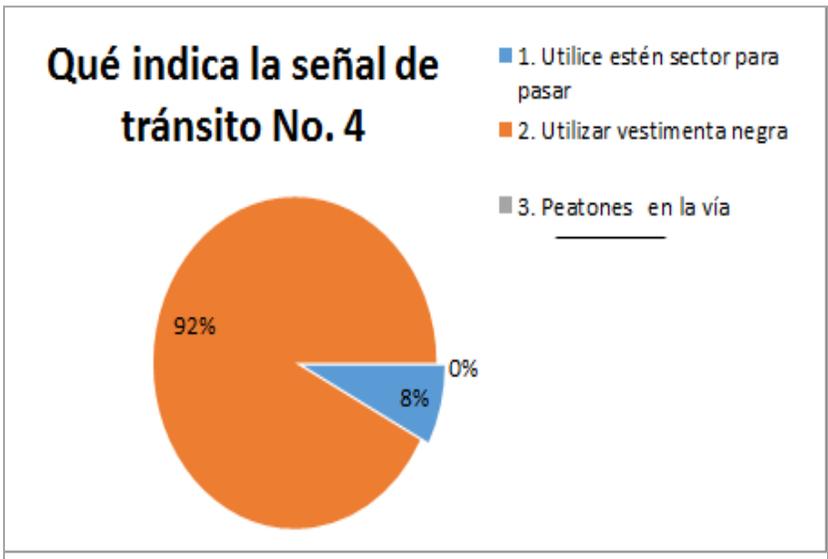
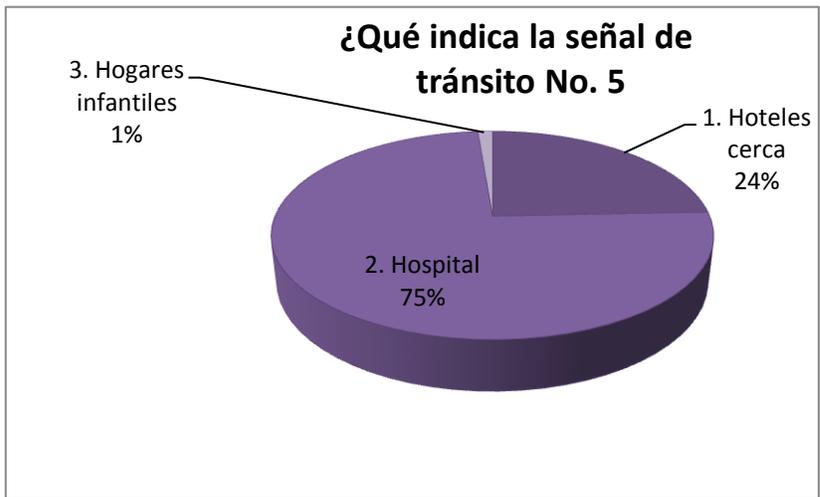


IMAGEN No. 5

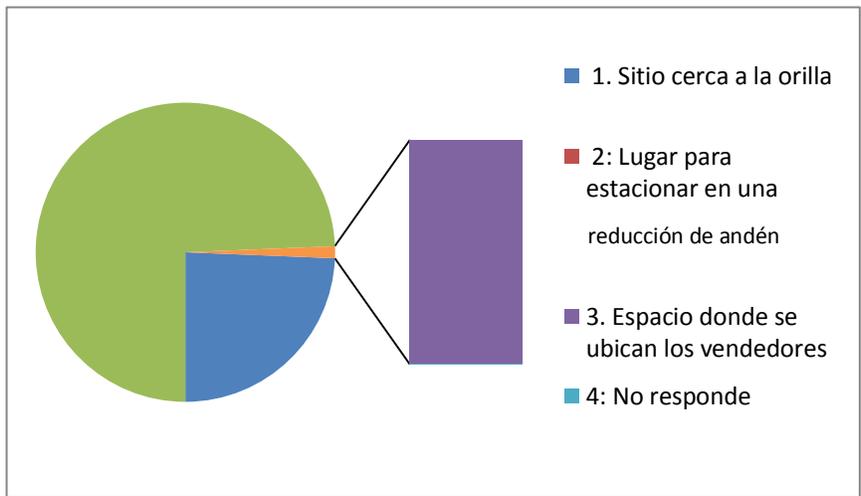
- | | |
|-----------------------|----|
| 1. Hoteles cerca | 19 |
| 2. Hospital | 58 |
| 3. Hogares infantiles | 1 |



El 75% de los alumnos identifica la señal informativa, son muchos los motivos por los cuales los estudiantes la tienen en cuenta.

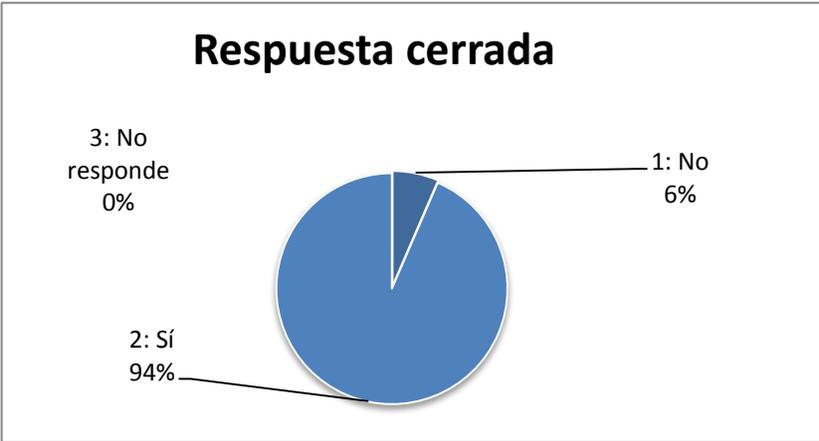
Desde el inicio de los talleres se observó la importancia que para los jóvenes significa dicho concepto, lo que también refleja, un buen porcentaje de respuestas positivas en la post-prueba.

(F) ¿Qué es una bahía?	
1. Sitio cerca a la orilla	19
2: Lugar para estacionar en una reducción de andén	58
3. Espacio donde se ubican los vendedores	1
4: No responde	0



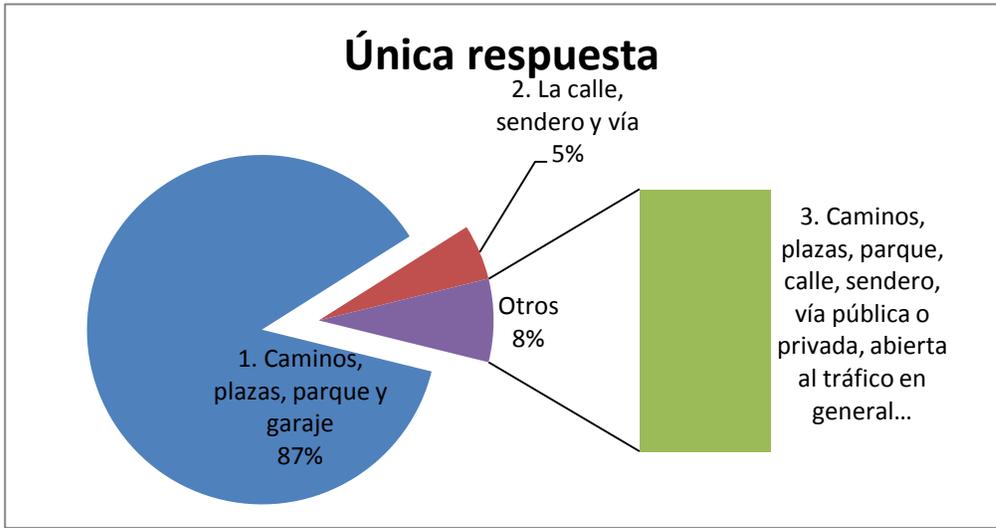
Del total de la muestra, 58 de los estudiantes la saben que la bahía es un lugar para estacionar en una reducción de andén, 19 lo identifica como un sitio cerca a la orilla, 1 la identifica como un espacio donde se ubican los vendedores.

a. ¿Cuándo empujamos un carro sin motor, o cuando transita un carro fúnebre, debemos utilizar el lado derecho de la vía vehicular?	
1: No	5
2: Sí	72
3: No responde	0



La respuesta después de implementada la campaña sobre educación vial nos indica que el 94% de los estudiantes conocen la situación, por ende estarían en capacidad de cumplir con la norma. Solo el 6% no contestaron satisfactoriamente.

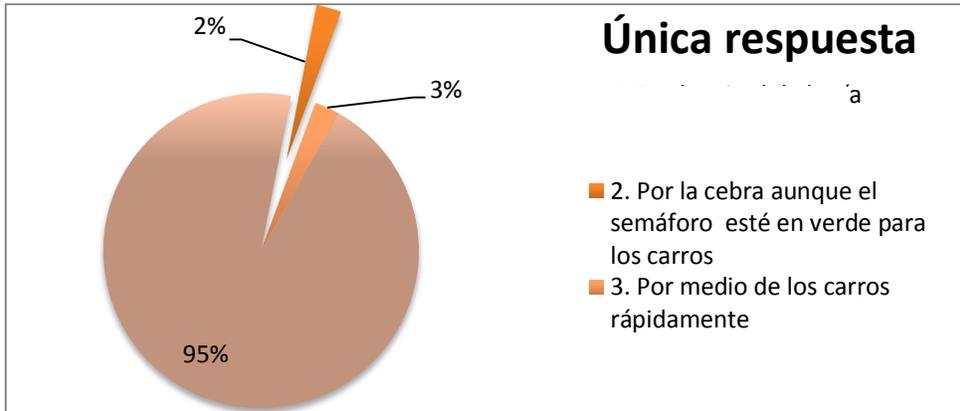
1. Ca	La vía pública está compuesta entre otros aspectos por caminos, plazas, parque y garaje	68
2	La calle, sendero y vía	4
	3. Caminos, plazas, parque, calle, sendero, vía pública o privada, abierta al tráfico en general	6



El 87% de los encuestados generó una respuesta correcta, sobre el concepto de vía pública, sin embargo se aprecia un desconocimiento del 12% en desaciertos o respuestas erróneas

a. ¿Para pasar una calle lo debo hacer por dónde?

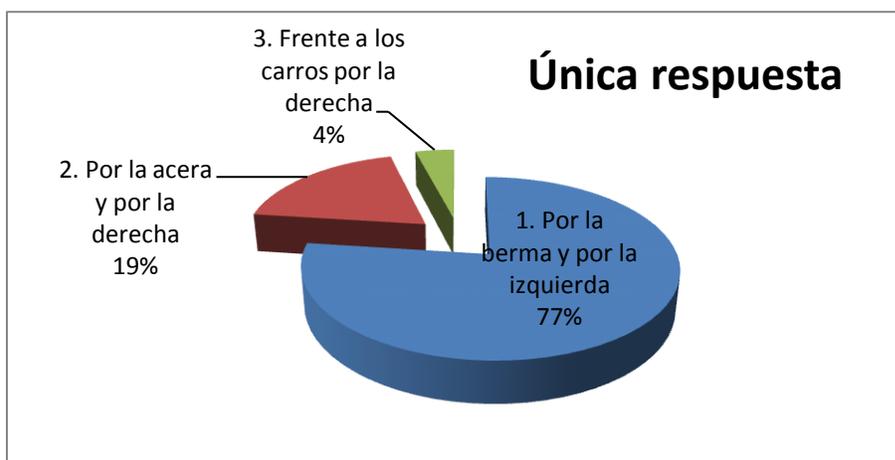
- | | |
|--|----|
| 1. Por la mitad de la vía | |
| 2. Por la cebra aunque el semáforo esté en verde para peatones | 2 |
| 3. Por medio de los carros rápidamente | 3 |
| 4. Por la cebra con el semáforo en rojo para los carros y en verde para peatones | 74 |



El 95% de los alumnos tiene un alto conocimiento sobre esta normatividad, generado por las campañas de educación vial implementadas

¿Cuándo una persona se moviliza por una carretera, lo debe hacer por dónde, y en qué posición con respecto a los carros?

- | | |
|--------------------------------------|----|
| 1-Por la berma y por la izquierda | 57 |
| 2-Por la acera y por la derecha | 14 |
| 3-Frente a los carros por la derecha | 3 |



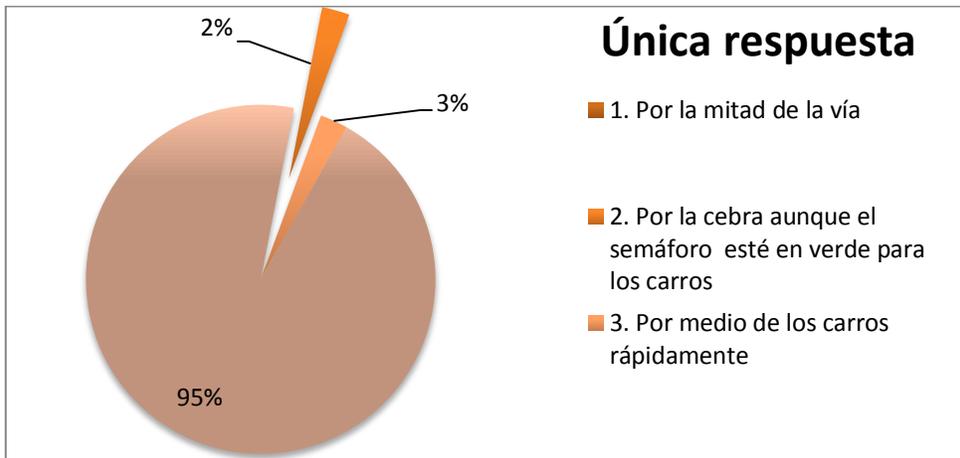
El 77% contestó en forma correcta, lo que genera satisfacción personal por contribuir a través de este proyecto con la protección de la vida en las vías.

Otro tema para resaltar es que en la pre prueba, esta norma se analizó y su resultado era todo lo contrario a lo que hoy mostró la prueba.

a. ¿Para pasar una calle lo debo hacer por dónde?

- | | |
|--|----|
| 1. Por la mitad de la vía | |
| 2. Por la cebra aunque el semáforo esté en verde para peatones | 2 |
| 3. Por medio de los carros rápidamente | 3 |
| 4. Por la cebra con el semáforo en rojo para los carros y en verde para peatones | 74 |

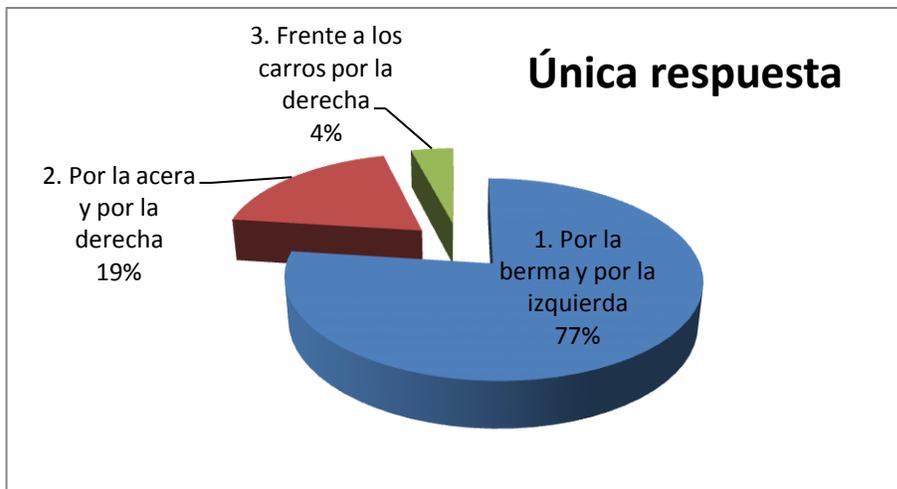
El 95% de los alumnos tiene un alto conocimiento sobre esta normatividad, generado por las campañas de educación vial implementadas



¿Cuándo una persona se moviliza por una carretera, lo debe hacer por dónde, y en qué posición con respecto a los carros?

- | | |
|--------------------------------------|----|
| 1-Por la berma y por la izquierda | 57 |
| 2-Por la acera y por la derecha | 14 |
| 3-Frente a los carros por la derecha | 3 |

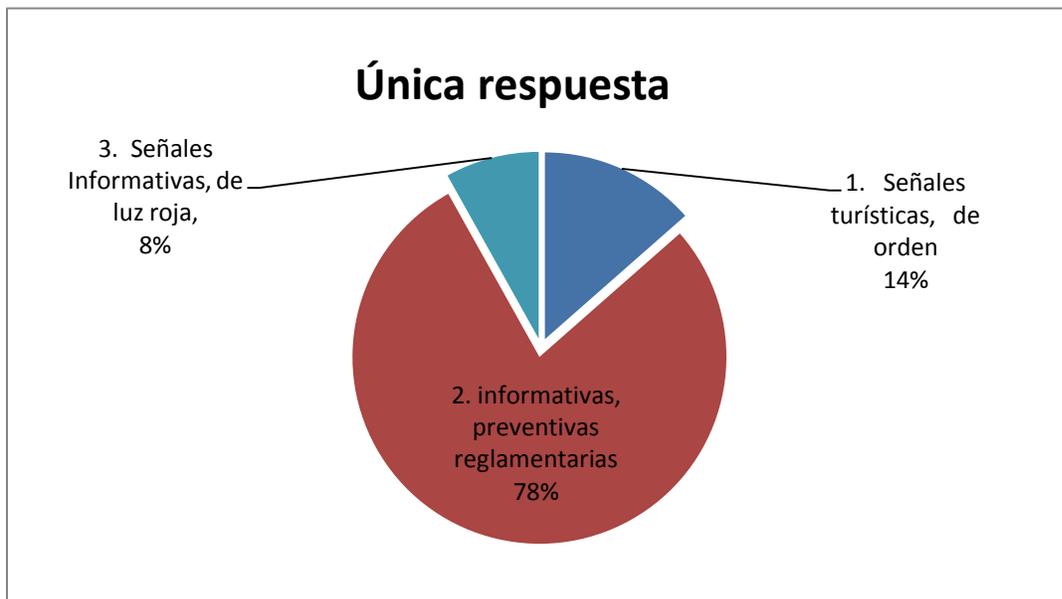
El 77% contestó en forma correcta, lo que genera satisfacción personal por contribuir a través de este proyecto con la protección de la vida en las vías.



Otro tema para resaltar es que en la pre prueba, esta norma se analizó y su resultado era todo lo contrario a lo que hoy mostró la prueba.

¿Cuáles y cuantas son las categorías y las señales de tránsito?

1-Señales turísticas, de orden, preventivas y de peso. 4 categorías	10
2-Señales informativas, preventivas y reglamentarias. 3 categorías	58
3-Señales informativas, de luz roja, reglamentarias	6



EL 78% de los alumnos identificó cuáles son las señales de tránsito:

preventivas, reglamentarias, informativas y de piso.

Frente al 22 % que no acertó en su respuesta.

CONCLUSIONES

Al culminar el proceso de investigación se puede observar la importancia del mismo en relación tema de la educación vial, desde el punto de vista de tránsito y movilidad, lo que nos permite desarrollar contenidos teórico científicos desde la norma y aportes de algunos estudiosos que van orientados a la seguridad y educación vial.

Es claro que la educación vial del usuario, (en este caso los estudiantes) en las calles debe ser orientada desde todos los grados, empezando con la básica primaria, secundaria, técnica y profesional, y direccionada en forma preventiva y de conocimiento sobre las elementales normas de tránsito, para que ayuden a construir una educación vial en todas las generaciones.

La interacción entre los actores del tránsito y la movilidad debe ser el eje central en una atención permanente sobre las acciones y disposiciones que las regulan, aquí no se trata solamente del niño o un joven que va a su centro educativo, se trata de todas personas que están en riesgo, si no se respetan los conceptos educativo en normas de tránsito, en todos los espacios donde interactuamos los ciudadanos, donde para lograr su propósito de llegar a un destino definido, se debe tener siempre en cuenta a los demás.

Las normas y señales fijadas dentro de un sistema hacen posible la interacción, lo que da un significado que debe ser revalorizado y aplicado. El niño, el adolescente o el adulto, juegan un papel determinante en la educación y la seguridad, lo cual requiere comprender la necesidad de la Educación Vial con sus reglas y códigos de comunicación, que nos permitan interactuar entre sí con plena seguridad

Bajo los anteriores conceptos debe concientizarse a la comunidad sobre el verdadero interés por conocerlas, mejorarlas, aplicarlas y respetarlas, ya que en el tránsito y la movilidad todos hacemos parte (niños, menores de edad, adolescentes, jóvenes y mayores en general, Aquí vale la pena una reflexión de tipo auto crítico para que se valore.

Cabe resaltar la dimensión que tiene la comunicación como un campo del saber que estudia los procesos de la comunicación humana, considerada a su vez como el intercambio de información entre los sujetos u objetos, en el que convergen medios y mediaciones en la intención comunicativa, induciendo ciertos comportamientos y la adquisición de determinados productos por los organismos responsables de supervisar.

De ahí el papel de las mediaciones como espacios y formas de uso para la apropiación de bienes culturales producidos para transformar las relaciones de quienes se involucran y apropian en un contexto social asegurando sus beneficios dependiendo de la apropiación que conllevan a cambios de la vida social.

La Escuela de Palo estudia la "La comunicación humana con Perspectiva Interpretativa y relacionada con el Interaccionismo Simbólico, definiéndolo como corriente de pensamiento relacionada con la antropología y la psicología social, basada en la comprensión de la sociedad a través de la comunicación y se sitúa en el paradigma interpretativo que analiza el sentido de la acción social desde la perspectiva de los participantes, concibiendo la comunicación como una producción de sentido dentro de un universo simbólico determinado, donde el significado de una conducta se forma en la

interacción social. Su resultado es un sistema de significados intersubjetivos, un conjunto de símbolos de cuyo significado participan los actores.

Desde un enfoque sistémico “Paul Watzlawick afirma “la comunicación es un conjunto de elementos en interacción en donde toda modificación de uno de ellos afecta las relaciones entre los otros elementos” (Marc y Picard, 1992, p. 39), La totalidad se explica afirmando que “cada una de las partes de un sistema está relacionada de tal modo con las otras que un cambio en una de ellas provoca un cambio en todas las demás y en el sistema total”.

Se hace un reconocimiento de la comunicación como proceso dialógico y participativo que permite recuperar la memoria histórica, construir o reconstruir el tejido social, La comunicación para el cambio social es participativa, además se define como la apuesta cultural de cambio, se requiere legitimar y promover una actitud frente a la vida asumiendo: el desarrollo como meta personal y colectiva, superar la comunicación vertical y darle un rol más activo a los sujetos, y lejos de trabajar en beneficio del mercado en la promoción de servicios y productos, se pretende alcanzar el desarrollo mediante el cambio de actitudes, conductas y creencias que impide el desarrollo humano.

¿Lo estamos haciendo bien?

REFERENCIAS

Boyano, G. M. (2009). La educación vial. Revista Digital Transversalidad Educativa N° 9
Disponible en: http://www.enfoqueseducativos.es/transversalidad/transversalidad_9.pdf

Camacho-Cabrera, G. (2009). Qué es cultura vial. En: culturavial.net. Disponible en
Internet: <http://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>

Plan Nacional de Seguridad vial Colombia 2011 -2016)

Muñoz, Luis Eduardo. Ministerio de Transporte Territorial. Entrevista radial “Noticiero del Transporte Villavicencio Meta 2012.

Secretaria de Movilidad local. Boletín de prensa, Alcaldía de Villavicencio – Meta.

Secretaria de Movilidad local. Boletín de prensa, Alcaldía de Villavicencio – Meta. (Junio 2014)

Ministerio de Transporte. Artículo 56 de la Ley 769 agosto 6 de 2010 – socialización. Secretaria de Tránsito y Transporte del Municipio de Villavicencio Meta. Septiembre 16 de 2011.

Noticiero del Transporte emisión julio 24/14

Familia y Seguridad Vial e Instituto de Seguridad Vial de Argentina 2012

Centro de Formación e Investigación, líder en educación vial de España, 2012

Centro de Formación e Investigación líder en educación vial en el Cauca

Banco Mundial 2010

FADEEAC (Federación Argentina de Entidades E

Ley 1383 marzo 16 de 2010 “por la cual se reforma la ley769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.

Ley 1503 diciembre 29 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos,

Comportamientos y conductas seguras en la vía

Ley 1702 diciembre 27 de 2013 por medio de la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como máxima autoridad.

Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016.

Organización Mundial de la salud OMS, que definió entre el 2011 y 2020 "La década para Reducir en un 50% las mortalidades, derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo

Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016,

Análisis de las diferencias de género en el desempeño de estudiantes colombianos en ICFES 2006-2009

Ley 769 agosto 2 de 2010 Código Nacional de Tránsito

Software estadístico SPSS 17.

Informe sobre la seguridad vial 2013, Organización Mundial de la Salud (OMS).

Asamblea Mundial de la Juventud por la Seguridad Vial Palais des Nations, en Ginebra

Declaración de los jóvenes sobre seguridad vial, en año 2012

Finstruvial, Fundación para Instrucción en Tránsito y Seguridad Vial, estudios de

Accidentalidad vial en 16 municipios del Meta, 2012- 2013-2014 49

BARBERO, J.M. (1998). De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía. México: Gustavo Gili.

<http://esteban-contreras.blogspot.com/2012/03/aproximacion-al-concepto-de-mediacion.html>.

SERRANO. Manuel Martín, J. L. Piñuel, J. Gracia y M. A. Arias. A. Corazón editor Roble,

22. Madrid-20 I.S.B.N.: 84-7053-229-4 Depósito legal: M. 1.724-1981. Gráficas Valencia, S. A. Paseo de Talleres, 18. Madrid-21).

<http://www.seminariodefiliosofiadelderecho.com/docencia1/TECNOLOGIAS/teoriadelacomunicacion.pdf>).

(<http://www.usta.edu.co/congresos/comunicacion/index.php>

RODRIGUEZ, Obregón y Vega: 2002.

<http://www.elnuevodiario.com.ni/opinion/266168>

Paul Watzlawick, Psicología: No se puede no comunicar. Gregory Bateson: Psicología, Zoología. Espíritu y naturaleza, teoría de la ecología humana.

Erwing Goffman: Teoría de la interacción de los individuos en contextos de la vida cotidiana. Edward T. Hall: Teoría de los espacios.

R. Birdwistell: Kinesica o teoría de los kines (gestos y movimientos del cuerpo)

<http://escuelasdecomunicacion.blogspot.com/2007/06/escuela-de-palo-alto.html>

http://biblioteca.mygeocom.com/wp-content/uploads/filebase/M/MEGAFACE-%20subido%20por%20usuarios%20al%20sitio%20anterior/freire-paulo_educacion-y-cambio.pdf

[http://guiarecursos-](http://guiarecursos-epd.coordinadoraongd.org/uploads/documentos/que_es_la_educacion_para_el_desarrollo.pdf)

[epd.coordinadoraongd.org/uploads/documentos/que_es_la_educacion_para_el_desarrollo.pdf](http://guiarecursos-epd.coordinadoraongd.org/uploads/documentos/que_es_la_educacion_para_el_desarrollo.pdf)

<http://www.reduc.cl/wp-content/uploads/2014/08/desarrolhu.pdf>

<http://institucional.us.es/revistas/cuestiones/18/19%20educacion%20y%20desarrollo.pdf>

[file:///C:/Documents%20and%20Settings/Psicologia/Mi%20documentos/Downloads/Revista37_S1A2ES%20\(1\).pdf](file:///C:/Documents%20and%20Settings/Psicologia/Mi%20documentos/Downloads/Revista37_S1A2ES%20(1).pdf)

<http://www.educacionviallinares.es/>".

<http://www.historiadelacomunicacion.com/comunicacion-en-las-organizaciones.htm>

<http://www.historiadelacomunicacion.com/comunicacion-de-masas.htm>.

<http://www.usta.edu.co/congresos/comunicacion/index.php>

ANEXOS

Taller 1.

Las siguientes imágenes hacen parte de la inducción al desarrollo del proyecto con los grados 10 y 11 jornada de la tarde del Colegio Cofrem.

Se indaga en la muestra el género y la edad, con quién vive?, en grados 10 y 11 de la jornada de la tarde de la Institución Educativa “Colegio Cofrem” a partir de la aplicación de una encuesta con preguntas estructuradas.



Taller 2.

Objetivo: valorar la prudencia, el conocimiento de la educación vial y comportamiento de los estudiantes en las vías públicas, frente al acatamiento y utilización de las normas preventivas y de seguridad, y que motiven a la disminución de la accidentalidad, además de buscar que los conocimientos adquiridos se multipliquen en el entorno familiar. Tabla 3 y 4 Estas imágenes hacen parte de los talleres con alumnos de los grados 11 y 10 en su orden



Taller 3.

Durante el desarrollo de los talleres, las siguientes imágenes nos muestran la participación de los estudiantes de los grados 10 y 11 del colegio Cofrem, además logramos con un grupo de niños del grado tercero de primaria, realizar una actividad lúdica en el parque Didáctico en normas de tránsito, que tiene instalado en Colegió Cofrem, allí se orientó, enseñó y reafirmó los conocimientos de algunas elementales señales indicativas de tránsito. Tabla 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12.



Con un grupo de niños del grado tercero de primaria en el parque Didáctico en normas de tránsito del colegio Cofrem realizamos una actividad lúdica allí se orientó, enseñó y reafirmaron los conocimientos de algunas señales elementales de tránsito

POST PRUEBA

Taller 4

Se trabajó en grupo para definir conceptos de la Educación Vial, cada uno expone su posición Para lograr unificar conceptos de las señales de tránsito

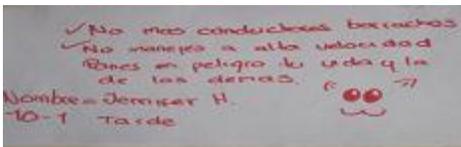
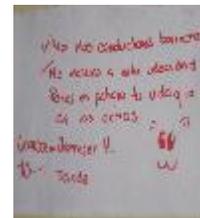
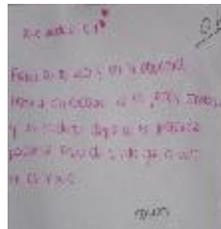


El director de curso grado 11- también participa en forma directa de la actividad



El director de uno de los cursos haciendo entrega de la post prueba como participante en los talleres

Algunos textos mensajes preventivos para radio, elaborados por los estudiantes



Taller con video donde los estudiantes hicieron sus aportes preventivos para la grabación del mensaje radial

Mensajes para radio 25 segundos

Referencias: Prevención y Educación Vial

Texto 1.

Inicia voz: Escuche...escuche..... (Hay un silencio corto....)

Aunque las señales de tránsito no hablan; sí le informan, orientan y previenen los peligros en las vías y carreteras a través de símbolos, colores y señales luminosas.

La seguridad vial es responsabilidad del conductor y el peatón, y estar atento es obligación de todo buen ciudadano.

Educación vial un derecho y un deber de todo ciudadano

Sale con mixer corto

Texto 2.

Inicia efecto fanfarria

Voz: No acabe ni deje que otros acaben con su vida en un accidente.

Las señales de tránsito salvan vidas en las vías, Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios en la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. No las ignore, acátelas.

Educación vial un derecho y un deber de todo ciudadano

Sale con efecto corto

Texto 3

Inicia efecto. Suena pito de policía

Voz: Si bien cabe exigir a las autoridades, conductores, y transportadores su cuota de responsabilidad para evitar accidentes de tránsito, ello no excluye la responsabilidad de cada uno de los usuarios y peatones.

Efecto Fanfarria corto

Voz: Si las señales respetan, se respeta usted mismo y también a los demás.

Texto 3

Inicia efecto suave

Voz: Trasladarse de un lugar a otro requiere que usemos diferentes medios, el derecho a un tránsito y una movilización libre

Ser prudentes es asumir nuestra condición de peatones o de conductores
Fanfarria corta

Voz: La Educación vial un derecho y un deber de todo ciudadano
Mixer suave

Texto 4

Mixer instrumental corto

Voz: Por más personas que le lloren cuando muera no volverá a disfrutar la vida. Antes de faltar a una señal de tránsito, piensa en la falta que le hará a su familia

La educación vial no solo debe estar en sus conocimientos, es mejor aplicarla para seguir generando en su familia sonrisas
Sale con mixer suave